



TITLE:

老齡船の處分に就いて

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

CITATION:

佐波, 宣平. 老齡船の處分に就いて. 經濟論叢 1931, 33(5): 781-786

ISSUE DATE:

1931-11-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/130096>

RIGHT:

京都市大學經濟學會 經濟叢論

第三十三卷 第五號

昭和六年十一月一日發行

論叢

景氣徵候論について……………文學博士 高田保馬
魚食論……………法學博士 財部靜治

英國の重農主義者……………經濟學博士 堀經夫

時論

赤字財政と對策……………法學博士 神戸正雄
平價切下論を駁す……………經濟學博士 沙見三郎

研究

カッセル教授の貨幣數量説の實證の吟味……………經濟學士 柴田敬
獨逸大銀行と中小工業金融……………經濟學士 楠見一正
金數量説に就いて……………經濟學士 松岡孝兒

說苑

ケインズの基本的均衡關係……………經濟學士 中谷實
世帯統計に就て……………經濟學士 岡崎文規
貸借對照表の基礎的考察……………經濟學士 熊本吉郎
老齡船の處分に就いて……………經濟學士 佐波宣平

附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

(禁轉載)

老齡船の處分に就いて

佐波 宣平

—

船の失業と言はるゝ繋船は本年に入つて八百萬噸を
超え、世界海運市場は、いまや半永久的な船腹供給過

剩のなかにある。言ふまでもなく船腹供給過剩は貨物海上交通量が船腹運輸能力量に伴はざるときに起る事象にして、それ故、貨物海上交通量にして増加せざる限り、現在見るごとき巨大な繫船噸數もその出勤の機會を見出し得ないわけである。然るに戰前より最近までの間に、世界船舶噸數は實に五十パーセントの激増をして居るのに國際貨物交通量に於いては僅に五パーセントの増加をししかさざる状態である。だから今日、世界の船腹をしてすべて就航せしめんと望むも、このまゝにては到底不可能のことである。そこで、この過剩船腹、就中、老齡船又は不經濟船を處分整理して、海運市場をより健全なる状態に置かんとするは當然の策であり、それはまた今日に於ける各國共通の機運となつて居る。而して、我が國に於いてもこの老齡船處分の問題は海運に於ける中心問題であり、昨年夏以來開催された商工省臨時産業合理局臨時海運調査會も、當然にこれを問題としその解決の急務なるを説いてゐるのであるが、議事多くして充分なる審議をなすの遑

なく之を未解決のまゝに残してゐる。²⁾併しその後、海員最低賃銀引下、船體保險料率引下、社外船主間の協調等の問題に關聯して、常に船腹整理、老齡船處分が問題とされてゐる。以下、甚だ簡略ながら、我が國に於ける船腹整理、老齡船處分に就き若干の考察を試みることにする。

二

或る意味に於いて、歐洲大戰後の世界海運市場は優秀船建造熱のなかにあつたと言へる。大戰後、英國を始めとして歐洲諸國の船主は優秀經濟船の必要を痛感してさかんにディーゼル船の建造に着手し船舶の經濟的能力を昂むることに力を注いだ。併し、また一方、戰時中の船舶急造によつて不當に膨脹した船腹に對しても整理を急ぎ、殊に老齡船を淘汰することによつて併せて、船質の水準を向上せんと圖つたのである。大體に於いて、新船一隻に代ふるに舊船五隻を以てする方針のもとに新陳代謝を行つたのである。³⁾そこで、世

1) von Paul Schulz-Kiesow, Die Schifffahrtskrise und die veraltete Tonnage, Wirtschaftsdienst, Ht. 48 Jahrg. 15 S. 2033

2) 逓信省管船局 臨時海運調査會議事錄

3) 當時の英國船舶輸出に就いては、Farriplay, 3 May. 1930 p. 328

界の賣船市場には、當然に、老齡船が輻輳し、其處には新船建造費の五分の一の投資相場が成立した。而してこの破格な安値に眩惑された者が即ち我が船主であつて、このころ歐洲諸國の船舶は多數に我が國に輸入された。それらのなかに、運用上不經濟な老齡船も尠からずあつたことは言ふまでもない。

船齡別外國船舶輸入年表⁴⁾(單位總噸)

	十年マデ	十年ヨリ二十年マデ	二十年以上	合計
大正十二年	三、九三五	七、五五六	五、七三三	一七、二二三
大正十三年	三六、八三〇	九、七六五	一三、六六九	六〇、二六四
大正十四年	一五、〇六七	二、一〇五	六、六七四	二三、八四六
大正十五年	四、九六六	五、四二七	一八、二一九	二八、五五三
昭和二年	四八、〇一一	三〇、〇七一	二、一〇四	八〇、一八六
昭和三年	二九、七九	五、六〇八	九、六三三	四四、〇三〇
昭和四年	一〇、八七	七、五三二	三、〇九八	二一、五〇七
昭和五年	—	二、四二七	七、八四	一〇、二七四

かゝる輸入外國船舶の洪水は、さらでだに大戰後の深刻なる不況のなかにあつて船腹過剰に悩める我が海運市場に、更に船腹の過剰を甚だしくせしめ、もつてその海運不況を永續化せしめた一方、また、我が國の

老齡船の處分に就いて

船齡水準をより低下せしめて海難率を高くし、延いては、その後の船體保險料率引上の因をなしたのである。いま、船腹過剰、船齡水準の低下、及び海難率の高度を語るものとして次の三つの表を掲げる。

我國主要港繫船噸數年表⁵⁾

	一月中旬	七月中旬
大正十二年	九、三三八	五、九六六
大正十三年	二六、八三三	二五、九六八
大正十四年	四四、六五五	三八、三〇四
大正十五年	五五、六〇〇	一七、〇五五
昭和二年	六六、四六一	一八、六六六
昭和三年	五、三三六	二、四四九
昭和四年	五五、九七七	二六、三六八
昭和五年	三〇、四六六	一七、八四四
昭和六年	三三、四八三	一九五、六四六

主要海運國所有船舶船齡割合表⁶⁾

	五年未満	五年ヨリ十五年マデ	十五年ヨリ廿五年マデ	二十五年以上
英本國	三・四%	四六・二%	三三・二%	八・二%
米 國	五・七%	五五・二%	二一・八%	七・〇%
佛蘭西	一三・六%	四八・七%	二四・三%	一三・二%

4) 遞信省管船局、海事摘要より作成、内地植民地合計、總噸數千噸以上の船舶
 5) 遞信省管船局、内外海運並造船資料より作成、總噸數百噸以上の汽船
 6) 7) Lloyd's Register of Shipping (1931—1932) 孰れも所有全船腹に對する百分率を示す。

老齡船の處分に就いて

獨逸	希臘	和蘭	伊太利	日本	諾威	西班牙	瑞典	世界
二〇・九	二・一	二五・三	二二・二	三三・九	三三・八	一五・九	一七・七	一七・三
四七・六	一一・一	四二・一	三九・八	四九・〇	三八・四	三七・四	三三・〇	四五・三
一六・〇	二九・二	二七・二	一八・三	一六・四	一五・三	一〇・二	一八・一	二〇・三
一五・四	五七・四	五・三	一九・四	二二・七	二二・三	三六・四	三一・一	一七・〇

主要海運國船舶海難率年表

英本國	米國	佛蘭西	獨逸	希臘	和蘭	伊太利	日本	諾威	西班牙	瑞典
〇・五九	〇・四二	一・六六	〇・三七	一・六〇	〇・二五	〇・八六	一・六八	〇・八〇	一・二四	一・二三
〇・五九	〇・五五	〇・八三	〇・八〇	三・〇一	〇・〇九	一・一四	一・六〇	〇・七九	一・四八	〇・五〇
〇・四九	〇・三二	〇・三六	〇・七五	二・〇三	〇・四五	〇・四三	一・五〇	〇・六七	〇・六六	〇・七五

三

我が海運市場が今日見るが如き多數の繋船を保有せる時に當り、夥しき船腹過剰の下に船腹を整理調節し併せて船質を優秀ならしめる方策としては、異常に多數なる老齡船を處分することの最善なるは言ふまでもない。併しながら、茲に注意すべきは、外國船舶、又は、一般に不經濟船と言はるゝ外國老齡船が、何故に、船腹過剰のなかにある我が海運市場に敢へて毎年輸入せられたかといふことである。その理由は船主により種々雑多ではあるが凡そ次の如くである。

一、外國船價の國內船價より低廉なりしこと。すべて商品は、それが國內に於いて生産されざる場合は別として、その輸入價格が國內價格より低廉なるときに輸入される。このことは當然に船舶輸入の場合にも妥當するのである。いま、四五年前に於ける内外船價の比較を示すものとして次表を掲げる。

大正十五年上半期内外船價比較⁸⁾

	輸入船船價	内地建 造船價	比較内 地高
英國に於て	輸入後		
新造船	七八,000 円	八七,000 円	一〇五,000 円
船齡九年	四九,000 円	五五,000 円	六三,000 円
船齡十六年	三九,500 円	三八,500 円	四八,000 円

二、船舶資金の不足なりしこと。船舶金融の道なき船主が乏しき資金を以て船舶を所有せんとするとき止むを得ず低廉なる外國老齡船を購入し、また、新造船一隻を購ふべき資金を以て老齡船二、三隻の購入に走りたるは全く自然のことである。

三、大型輸入船による遠洋航路への發展。小型船腹によつて近海沿岸航路の飽和し居れる現状に於いて、大型輸入船によつて遠洋航路へ進出せんとするは一部社外船主の新傾向である。これは過去の外國輸入船舶の可成りに多くが二千噸以上四千噸未満なりしこと¹⁰⁾によつても點頭ける。而してこの輸入船による遠洋航路への發展も我が船舶が外國船舶に比して人件費の低廉なるためによくなし得るのである。

老齡船の處分に就いて

四、輸入船主の採算の確固たらざりしこと。船主のうちには一時的日和見的採算よりして外國船を輸入する者が可成りに多かつた。即ち、外國船、殊に老齡船を輸入する場合その耐用年限が比較的短きため、當然に見込むべき一年當り減價銷却費の大なることを充分に考慮に入れず、たゞ新造船に比して利子負擔の少ないことのみに眼を奪はれ、或は、暫くこれを運用したる上は殆んど買入價格と大差なき代價にて、否、その間に船價の高騰することありて、買入價格以上の價格にてもこれを賣却することを得んと、極めて漠然たる考へのもとに、外國船を購入する者が多かつたのである。彼等は近き將來の見透しもなくて、その上、確實なる採算にもよらず外國船を購入する者にして、かくては、彼等が經營上の破綻に際會し、その船舶の處分に困惑し遂にこれを繋船するの止むなきに至つたのも當然である¹¹⁾。

外國船は概して以上の如き事情によつて我が國に輸入せられるが、それが新造船にせよ、老齡船にせよ、

8) 遞信省管船局調、輸入船主の採算
 9) 遞信省管船局、各年度海事摘要
 10) 遞信省管船局、老齡船の運用とその處分、本誌、第27卷第4號76頁以下、遞信省
 11) 小島博士、管船局調、輸入船主の採算

再び我が海運市場にて運航せらるゝ限りは、當然に船腹過剩の原因を醸すのである。而してその結果は一般に老齡船が新造船又は船齡の若きものによつて排除さるべき運命に立つのである。何となれば、老齡船は、(一)經費の上に於て、修繕費を多く要し、船體保険料率高く、汽罐、汽機の舊きため焚炭料費は大であり、船内設備の不完全なるため人件費消耗品費も大でありその上、(二)收入の上に於ても運送勞務の粗惡低質なるため運賃の安く、船艙その他荷役設備の不完全なるため荷役能率の悪い等の事情により、新造船に對する競争力が一般的に劣るからである。故に船腹過剩は必ず老齡船問題を第一に惹起するのである。

四

以上の如く、我が海運市場は現在甚しき船腹過剩のなかにあり、海運不況は永續化せんとしてゐる。このとき、船腹を整理調節するものとして次の如き方法が考へられる。

一、法規を以て一定船齡以上の船舶の運航を禁ずること。¹²⁾ 若し行ひ得るとすれば船腹整理に對して最も効果的ではあるが、かくするときは老齡船主の全損となりその營業をも奪ふこととなる。

二、繋船同盟の設立。¹³⁾ 不定期船主協調して繋船同盟を成立せしむるといふも、互に、航路、運送目的物を異にし經營條件、利害關係の種々雜多なる彼等のよくなし得るところでない。例を最近に採るも今春 The Baltic and International Maritime Conference の計畫に成る國際的老齡船繋船同盟の不成功がある。また、たとひ之を成し得るとするも、繋船の存在する限り、それが常に就航船舶に對して運賃低下の潛勢力として働く限り、繋船同盟も一時的な船腹調節手段に止まるものとしか言へない。

三、政府補助のもとに過剩老齡船を解體し新造船を以て之に代はらしむる方法。¹⁴⁾ 利益に與らんとする海運業者の好んで唱ふるものであるが、財政窮乏の政府には實行不可能に屬し、また海運業者に對しても餘りに

12) 13) 小島博士、前掲論文86頁以下

14) 小島博士、前掲論文87頁以下

恩恵を施し過ぐる嫌ひがある。

四、海上保険業者に於いて船齡二十五年以上の船舶及び之により輸送さるゝ貨物に對して保険料率を甚しく引上げ、また、保険契約に應ぜざること。¹⁵⁾かくするときは消極的に老齡船の就航を防遏抑制することになるが、今日、老齡船主を誘導して超過保険を附せしめて居る程の海上保険業者は老齡船主と保険契約を締結することによつて何程かの利潤を得てゐるに相違なく、よつてこの船腹調節方法もたゞ局外者のみのよく言ひ得るものである。

五、同じく海上保険による船腹調節方法のうち、Albert Ballin 案として有名なるものがある。¹⁶⁾即ち一定の船齡を設け其の船齡に達するまで船價に對して規則的に保険料を支拂ひ、保険料には複利を附し、かくて船舶が一定船齡に達したるとき之を解體する、而して船主は解體に對する代償として船價の二割乃至二割五分を得るのである。この方法は確に船主に對して老齡船の解體を容易ならしむるものではあるが、かくの如

き長期に亘る多額の保険金の支拂を確保するに足る海上保険業者の存在して始めてなし得るところである。

六、過剩老齡船を外國へ賣却すること。船腹過剩の初期に於ては弊害の最も少き方法ではあるが、¹⁷⁾船腹過剩の久しく繼續し、船舶のいづれもが負債の擔保となる今日に於ては、擔保價格以上の價格を以て船價安の外國にこれを賣拂ふことは殆ど問題とならない。

七、一定船齡以上の運航用外國輸入船舶に對して禁止的關稅を設けること。これ、我が國と等しく老齡船過剩に悩める希臘政府の最近斷行したところである。

この方法は、現在の過剩船腹對策としては、消極的間接的效果あるのみで、積極的解決の作用をもたないがたゞ將來のこれ以上の過剩を防ぐ作用をもち、且つ外國老齡船の侵入を受けず國內にあつて徐々に老齡船を解體せんとするに役立つ。而してこれに併せて、最近神戸船主會の決議せる如く解體を目的とする外國船舶に對しても高率輸入稅を課するときは國內の解體業を益々促進することが出来る。

15) Fairplay, 26 Jun. 1930, von Paul Schulz Kiesow, op. cit. S. 2036

16) Fairplay, May, 1929 von Paul Schulz-kiesow. op. cit. S. 2035,

17) 小島博士、前掲論文九十頁

五

以上、我が海運市場に於ける船腹過剰、老齡船過剰の現況及びその整理處分の方法に就いて考察したのであるが、今日の事情のもとにあつては、現行の關稅稅率の著しき引上げによつて外國船舶の輸入を防遏し、もつて、國內過剰船腹の解體を促進することの緊急なるを知つた。しかして、九月二十一日、英國は、俄然、金本位制を停止して磅貨を甚しく低下せしめ、從つて、英國船價水準を對外的に低落せしめて、英國船舶の我が國への輸入を容易にし、既に、英國金本位制停止より今日に至るまでの一ヶ月の間に、十一隻、六萬八百八十三總噸の英國船舶の輸入引合を成立せしめてゐる状態である。¹⁸⁾言ふまでもなく、久しく船腹の過剰になやめる我が海運市場に對して更に航運用としての英國船舶の流入は、如何にその船價が割安なりとは言へ、多數にのぼるものではない。また、現實に於いても、これらの輸入船舶の殆んどすべては解體を目的とするもの

にして、これらは積極的には航運船腹の増大を惹き起すものではないが、しかし、消極的にはそれだけ我が海運市場に於ける當然解體さるべくして残れる不經濟船舶の淘汰を遅延ならしめ、依然として我が海運市場を船舶過剰のもとに放置する結果となる。これを見るも、今日、外國船舶の輸入に當り運航用の船舶に對しては勿論、解體用のものに對しても高率關稅を設けてこれを防止することは大に意義あること、言はねばならぬ。